

Octobre 2009

# Débat public sur le devenir de la RN 154 entre Nonancourt/Dreux/Chartres/Allaines

## Les Cahiers d'acteurs • Jouons collectif! A154

### « Aménageons l'existant ! »

Ce débat porte sur « le projet d'achèvement par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise en 2 x 2 voies progressive » de la RN154. Il fait suite à la saisine par les Ministres de la Commission nationale du débat public (CNDP) par courrier du 7.11.2008 dans lequel ils envisagent « la poursuite du projet par la mise à 2X2 voies progressive avec une échéance vers 2025-2030 ».

Le dossier du maître d'ouvrage mentionne lui à plusieurs reprises des dates d'échéance beaucoup plus lointaines, 2075 par exemple, pour la même réalisation.

Ce délai étant le seul argument avancé pour privilégier la concession, l'objectivité de certains éléments du dossier doit être mise en cause.

### La concession autoroutière est une erreur d'aménagement du territoire

Le Grenelle de l'Environnement indique que la priorité doit être donnée à l'optimisation des réseaux routiers existants, la capacité routière ne devant plus être augmentée.

En outre, les éléments fournis par l'Etat montrent que la circulation automobile est en stagnation voire diminue sur les routes euréliennes.

### La région

**Le projet contesté est présenté comme une solution rapide pour boucler le grand contournement de la région parisienne. Or plusieurs voies existantes ou en projet remplissent cette fonction.**

#### L'A85 et l'A28

L'A85, terminée en 2007, relie notamment l'A71 (et l'A20) au Nord de Vierzon et l'A10 au Sud de Tours.

L'A28 a été terminée en 2005 et relie Tours à Abbeville en passant par Le Mans et Rouen. Ces 2 autoroutes constituent un 1er grand contournement de Paris.

#### L'A12, la RN10 et la RN191

L'A12 relie actuellement l'A13 à la RN12 et la RN10. Elle est d'accès gratuit. Au Nord, elle est raccordée à l'A86 (contournement de Paris) par un tunnel à péage.

Au Sud, la mise en service du prolongement de l'A12, gratuite, est prévue pour 2015-2020. Il partira de l'extrémité de l'A12 pour rejoindre la N10 aménagée en 2 x 2 voies jusqu'à la jonction avec l'A11. Par ailleurs, la mise à 2 x 2 voies de la N191 faisant la jonction A11-A10 est à l'étude (à noter que ce projet soulagerait grandement la partie sud de la RN154).

Ce projet constitue un 2<sup>ème</sup> grand contournement de Paris.

#### La Francilienne

A l'Ouest, le prolongement de la Francilienne d'Orgeval à Méry-sur-Oise a été décidé. Il sera d'accès gratuit.

Il constitue un 3<sup>ème</sup> grand contournement de Paris.

Un 4<sup>ème</sup> contournement, de surcroît autoroutier, est en complète contradiction avec le Grenelle de l'Environnement.



### Coordonnées :

**JOUONS COLLECTIF! A154,**

1 place de la Mairie

28300BERCHERES-SAINT-GERMAIN

contact@jouonscollectifa154.fr

Site : www.jouonscollectifa154.fr

Tél. : 06.83.12.03.62

## *L'irrigation des territoires euréliens*

La desserte du territoire est gravement compromise par le projet de concession.

Il n'est prévu aucune sortie entre Dreux, Chartres et Allaines, les diffuseurs supplémentaires devant être financés par les collectivités locales, alors que la RN154 est un axe d'irrigation majeur pour le département. Le projet, avec la suppression des diffuseurs, va priver l'Eure-et-Loir de ce moyen d'irrigation, sans axe s'y substituant.

Par exemple, le tronçon entre Chartres et Dreux compte actuellement 8 diffuseurs permettant la desserte du plateau Nord et de la Vallée de l'Eure.

Les itinéraires de substitution ne pourront remplir ce rôle d'irrigation. En effet, entre Chartres et Dreux, ceux évoqués sont :

- la D854,
- la route de Chartres à Chateauneuf en Thymerais, .
- la route reliant Chartres à Maintenon.

Ces 3 itinéraires ne sont pas calibrés pour accueillir un trafic important : nombreux villages, routes dangereuses, ou alors à envisager... des travaux de déviation des itinéraires de substitution.

Outre le péage, la suppression des diffuseurs va augmenter considérablement les trafics sur les itinéraires de substitution mais aussi sur tout le réseau secondaire, avec l'impossibilité matérielle d'accéder à l'autoroute.

## *La sécurité routière*

Pour la partie Chartres-Allaines, les flux prévus sur l'itinéraire de substitution atteignent 4 800 véhicules/jour soit 40% du trafic actuel. Par ailleurs, un trafic important adviendra sur les 2 itinéraires parallèles (routes de Voves et de Patay).

Entre Chartres et Dreux, ce projet entrainera une dégradation majeure de la sécurité sur les itinéraires de substitution (en moyenne 3 500 véhicules/jour) mais aussi sur l'ensemble du réseau secondaire.

Seul un aménagement en 2 x 2 voies gratuites de l'ensemble de la RN154 permettra d'améliorer notablement la sécurité routière.

## *Un financement particulièrement défavorable aux Euréliens*

### *La participation publique directe*

Elle serait constituée non seulement d'un apport financier de 120 M€ mais aussi d'un don en nature : les sections déjà construites entre Chartres et Dreux, et à construire entre Chartres et Allaines soit un total de 261,68 M€.

### *Les aménagements à détruire*

Il convient de tenir compte des aménagements réalisés autour de la RN154 depuis plusieurs dizaines d'années : par exemple tous les diffuseurs réalisés entre Chartres et Dreux (notamment celui du Boullay-Mivoye inauguré en 2008) n'auront plus aucune utilité.

De même, les travaux d'Allones et d'Ymonville, à peine effectués, seront en grande partie repris.

Ces coûts, qui se chiffrent en dizaines de millions, ne sont pas pris en considération.

### *Le péage*

Il sera principalement supporté par les Euréliens, car 60% du trafic a son origine en Eure-et-Loir. Le prix indicatif pour un trajet Chartres-Dreux est de 2,27 € (V.P.) soit 1000 € par an.

Les tarifs préférentiels éventuels seraient financés par les collectivités locales, donc par nos impôts.

### *Les aménagements à réaliser*

Le coût de 720 M€ correspond au seul ruban autoroutier. Une multitude d'aménagements ne sont pas compris et devront être financés par les collectivités locales, notamment :

- les remembrements,
- les aménagements à réaliser sur les itinéraires de substitution qui reçoivent aujourd'hui un trafic local très faible,
- les diffuseurs supplémentaires à réaliser.

Ainsi, alors que le coût public annoncé est de 120 M€, il convient de comprendre que l'Etat, les collectivités locales, le porte-monnaie des Euréliens financeront majoritairement ce projet. L'argument usager = payeur des partisans du projet autoroutier n'est pas opérant.



### *L'empreinte écologique de la concession*

Le projet de concession est fondé sur les valeurs d'un passé révolu. On a vu que la fluidité du trafic routier, le désenclavement et la sécurité des biens et des personnes seront bien mieux assurés par une mise à 2 x 2 voies rapide.

Ce projet, ne tenant pas compte de l'inéluctable stagnation de la mobilité, mise sur le tout poids-lourds et le tout pétrole, nécessitera de surcroît la construction « d'ouvrages d'art » destructeurs de vallées protégées au plan européen (Natura 2000), aux antipodes des préceptes du Grenelle.

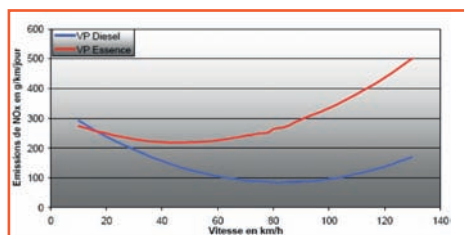
### *La consommation de terres agricoles*

Des milliers d'hectares de terres seraient engloutis par le tracé, aussi vrai que ce dernier nécessite une emprise moyenne de 200 mètres de largeur.

Le monde agricole en crise structurelle ne supportera pas une calamité supplémentaire. Nous parions que les paysans sauront s'opposer au saccage de leur patrimoine comme ils le firent au sujet du projet d'aéroport international de Beauvilliers.

### *Les émissions de polluant automobile et autres nuisances*

La relation entre la vitesse des véhicules et l'émission des polluants est amplement démontrée. Le tableau ci-dessous l'illustre pour l'oxyde d'azote.



Source d'information ASPA C1071803-I-D

L'augmentation massive des émissions liée au passage de la vitesse de 110 à 130 km/h ne saurait être compensée par la disparition d'embouteillages ponctuels et limités.

A cet égard, affirmer que l'autoroute est un moyen de transport plus écologique que les routes départementales et nationales relève de la pure fantaisie.

Enfin, les nuisances sonores, sociales, l'impact sur la santé publique, ne sont pas prises en compte par le maître d'ouvrage.

### *La traversée de zones écologiques sensibles*

Trois vallées, celles des rivières Eure, Avre et Blaise, seraient complètement défigurées, à cause de la construction de viaducs et autres « ouvrages d'art », en violation de plusieurs directives européennes.

### *La traversée de Gasville-Oisème, Champhol, St-Prest*

Sur la base du principe de précaution, autant il aurait été admissible, il y a plus de 30 ans, de construire un axe routier rapide sur la frange orientale de l'agglomération chartraine, autant, aujourd'hui, à cause du développement de l'urbanisation, il serait irresponsable de faire passer une autoroute au milieu de zones d'habitation et de services publics, dont un collège (à St-Prest), au risque de provoquer accidents et fractures sociales.



### Les propositions de notre association : aménageons l'existant !

Sur un plan général, nous proposons que soit traité par un financement public l'aménagement en 2 X 2 voies de l'intégralité de la RN154 dans son parcours eurélien, en privilégiant le contournement de Dreux par l'Est et l'aménagement du contournement Ouest de Chartres.

Par ailleurs, la situation de Saint-Remy-Sur-Avre doit être traitée prioritairement, la solution la moins pénalisante sur le plan humain et environnemental devant être recherchée.

Les **499 M€** nécessaires sont très inférieurs au coût du projet de concession de **765 M€** et doivent de plus être comparés à son coût pour l'Etat et les collectivités locales : **261,68 M€** de coût direct, mais aussi la destruction d'aménagements, la création de diffuseurs supplémentaires, les aménagements des itinéraires de substitution, le coût écologique.

Les financements publics ont été trouvés dans l'Eure et les Yvelines, ils seront facilités par l'instauration de la taxe Poids-Lourds au 1er janvier 2012.

*Ces contributions sont éditées par la Commission Particulière de débat public qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que les auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de contacter la CPDP.*

**CPDP devenir de la RN54 – Hôtel Ibis – Place Drouaise – 28 000 Chartres**

**Tél. 02 37 36 06 36 – courriel : [contact@debatpublic-devenirdelarn154.org](mailto:contact@debatpublic-devenirdelarn154.org) - [www.debatpublic-devenirdelarn154.org](http://www.debatpublic-devenirdelarn154.org)**